OS DESCOBRIMENTOS

NO

REINADO

DE

D. JOÃO II

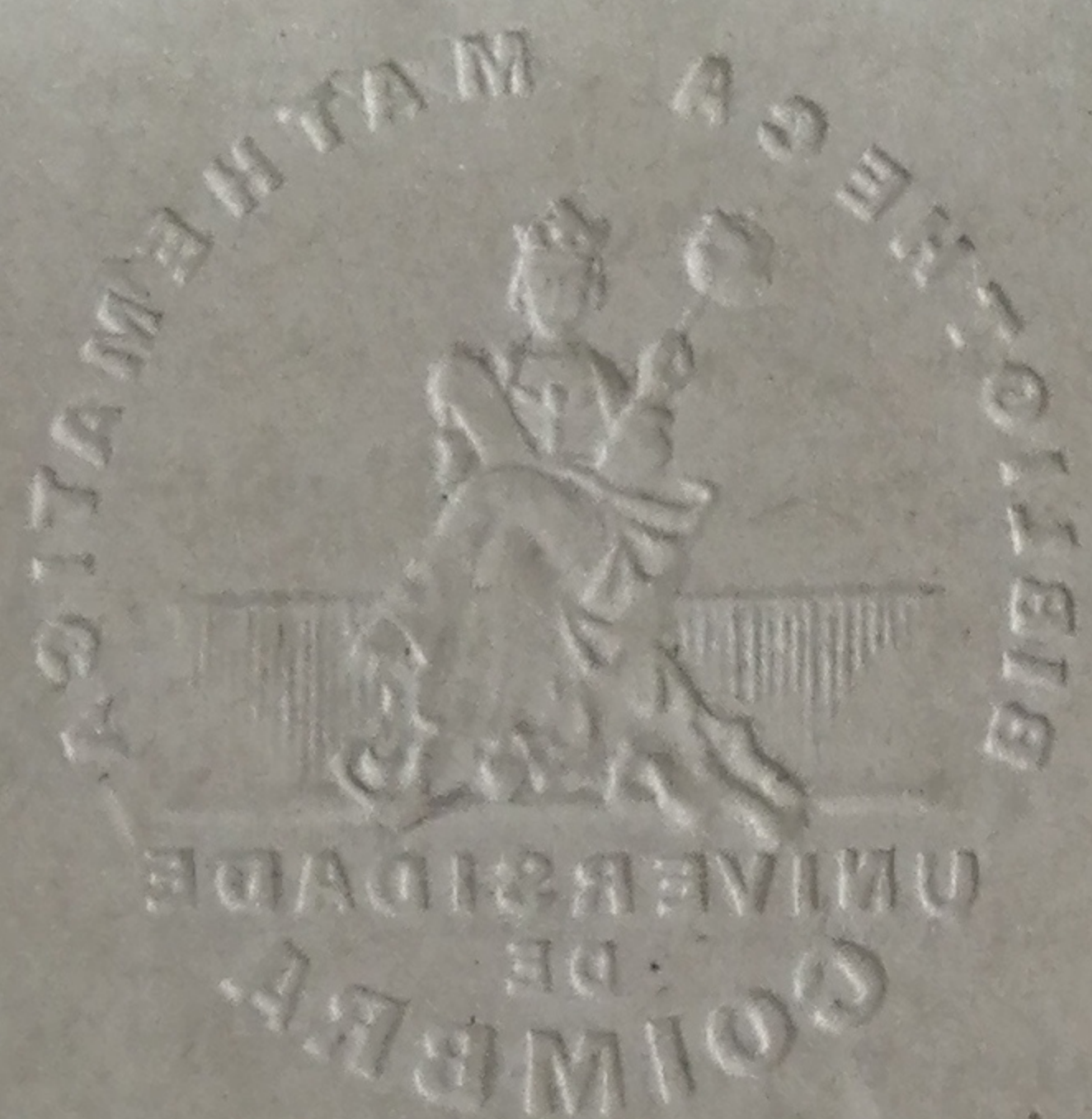
1481-1495

Conferência realizada na Universidade Livre de Coimbra, em 28 de Novembro de 1928, por Fernando Falcão Machado, aluno da Faculdade de Letras.

COIMBRA
1929

ao Instituto de Navegações e Descobrimentos da Faculdade de Sciencias da Universidade de Coimbra, oferta do autor.

OS DESCOBRIMENTOS
NO
REINADO
DE
D. JOÃO II
1481-1495

Conferência realizada na Universidade Livre de Coimbra, em 28 de Novembro de 1928, por Fernando Falcão Machado, aluno da Faculdade de Letras.

COIMBRA
1929

I — Os descobrimentos à morte de D. Afonso V

D. Afonso v, cognominado o Africano, morreu em 1481.

O cognome veio-lhe de ter sido na África que o filho de D. Duarte conquistou, como bom cavaleiro e bom guerreiro, os seus títulos de glória. Para a África olhou com mais interesse do que para a actividade náutica dos portugueses, actividade que seu tio, o Infante D. Henrique, alimentava de Sagres.

A sua tenção foi procurar expandir a Raça e dilatar o Império pelas regiões Africanas, vizinhas da Nação, férteis e fecundas.

Para isso o ajudava a guerra santa que o Papa prègava contra os moiros; e em 1458 tomou-lhes a praça de Alcácer-Ceguer; era a segunda que se tomava: 43 anos antes se tomara Ceuta. Em 1471 tomava-se Arzila; e aí, no campo da batalha, ante o cadáver, ainda quente, do heróico D. João Coutinho, conde de Marialva, armava cavaleiro seu filho, o príncipe D. João, que haveria de ser, mais tarde, D. João II. A população de Tânger, foge apavorada; a cidade cai-nos nas mãos, sem luta, quando, em 1437 nos obrigara a retirar, resistindo ao assedio que se lhe fez.

Senhor destas quatro praças, o rei português dominava a entrada do mar Mediterrâneo ; impedia qualquer reacção dos exercitos mauritânios contra a Península ; perturbava-lhes as relações com o Califado de Cordova; e, finalmente, era uma ameaça constante aos corsários

argelinos que pirateavam nas costas andaluzas e algarvias.

Dilatava-se imenso a expansão portuguesa na Berberia; e assim se abria o caminho que, mais tarde, nos levaria a Alcácer-Quibir.

Entretanto, a política de D. Afonso V não incidiu sòmente sôbre a África do Norte.

Em 1438, ao assumir o pesado encargo de reinar, encontrava o esfôrço colossal dos portugueses na obra dos descobrimentos, tornado realidade quasi até Cabo Verde, costa reconhecida por Diniz Dias ou Diniz Fernandes no ano seguinte, cujo cabo dobrou em 1445 e descoberto o arquipélago da Madeira e sete ilhas do dos Açores.

Quarenta e três anos depois, em 1481, ao morrer, deixava a seu filho, D. João II, a costa da Mina, descoberta e reconhecida; o Gabão; as ilhas de S. Tomé, Príncipe, Formosa, Ano-bom e Fernando Pó, que Fernão Gomes descobrira; o Equador, transposto e descoberto o cabo de Lopo Gonçalves, em 1469; a Gronelanda, reconhecida em 1447; o Brazil, em 1448; a Terra do Lavrador, em 1472; e algumas ilhas várias a ocidente, o que faz supor ser conhecida a América. Pelo menos, está averiguado que Alvaro Martins Homem e João Alvares Côrte Real, acompanhados de alguns súbditos do rei Cristiano da Escandinávia, partiram, em 1472 da costa ocidental da Islanda, percorreram a Gronelanda, atingem o Canadá, e chegam até às costas do Lavrador.

Era larga a herança e vasto o campo de acção.

II — Política geral de D. João II

D. João II teve defeitos, mas teve também virtudes. Era ambicioso.

De maravilhoso engenho, subida agudeza, e *mixtico*

pera toda las cousas, de memória viva e experta, muito manhoso nas manhas que um príncipe deve ter.

Sabia ser magnífico no momento oportuno.

A sua ambição era unir Portugal e Espanha; mas a morte prematura de seu filho não lhe permitiu realizá-la.

Outra ambição, foi alargar a herança do pai, e património do país. Para isso trabalhou com uma dedicação ilimitada. D. João II pode considerar-se o verdadeiro continuador da obra do Infante D. Henrique o infante de obstinada tenacidade, casto, duro, concentrado, para quem a vida era um sonho, e o sonho um cálculo.

A obra marítima de D. João II ainda está por estudar, não obtante o que fizeram o visconde de Santarem, Joaquim Bensaúde, Luciano Pereira da Silva, e muitos outros. Há pontos ainda obscuros, como o que se refere à escola prática de navegação dos mares austrais, desenvolvida de 1471 a 1495, isto é, durante um período de 25 anos, em que estão incluidos os 21 anos que precedem o descobrimento da América em 1492.

As grandes determinantes dos portugueses, na empresa das navegações, seriam, principalmente, duas.

Aparentemente, alcançar para a fé os impérios pagãos e ligar o império cristão do Prestes João das Índias ao resto da cristandade, porque os núncios desta não chegavam lá.

Realmente, desviar para Portugal o comércio das especiarias, que os italianos detinham no Mediterrâneo.

D. João II ia continuar a obra do Infante.

Êste, cercou-se dum conjunto de técnicos de náutica, e com êles, na Tercena Nabal de Sagres, estudou e promoveu as suas expedições. Criou, na Universidade, uma cadeira de Matemática, com o evidente interêsse de fazer progredir as sciências náuticas.

O conjunto de astrónomos-astrólogos, pilotos e car-

tógrafos, é que constituia a famosa *Escola de Sagres*; todos êles, sob a direcção do Infante, trabalhando na Tercena, estudando problemas relativos às explorações, fomentando a construção de navios nos estaleiros de Sagres, é que constituiram a famosa e tão discutida escola, que deve tomar-se mais no sentido de Academia ou Instituto Náutico, do que de Casa de Ensino.

D. João II o que fez?

III — A sciência náutica portuguesa

O Príncipe Perfeito estimava as competências e fazia-se cercar por elas.

Atribúi-se-lhe a criação da Junta dos Matemáticos, tão discutida como a Escola de Sagres, e da qual faziam parte os judeus médicos, astrólogos e astrónomos, Mestre Rodrigo e José Judeu, e o nuremburguês Martim da Boémia, tido por bom matemático e discíplo de Regiomontano. Êste Martim da Boémia, pela sua vaidade balofa e pelos seus trabalhos, havia de servir, mais tarde, aos alemães Humbolt, Wagner, Ziegler, Gelgich, Günter, Ruge, Peschel, e outros, para negarem a sciência peninsular, a competência e a originalidade dos portugueses que, sendo uma «multidão guerreira e pouco civilizada», tinham ido à descoberta, à aventura, e por inspiração milagrosa da leitura das obras de Colombo!...

Graças, porém, às obras do Visconde de Santarem, Luciano Pereira da Silva, Duarte Leite, Joaquim Bensaúde, Faustino da Fonseca, Jordão de Freitas, Malheiro Dias, Jaime Cortezão e outros, entre os quais o alemão Ravenstein, ficou demonstrado definitivamente, que a sciência náutica dos portugueses se baseia sôbre a astronomia peninsular, e não sôbre sciência importada da Alemanha. Isto fazia supôr uma actividade astrológica intensa na Península, entre os séculos XI

e XV. Nos nossos arquivos, a Inquisição eliminou todos os vestígios; mas nas bibliotecas europeias apareceram muitos trabalhos de astrólogos peninsulares.

Foi, pois, à sciência astrológica da Espanha que os portugueses foram buscar os elementos da sciência náutica. Havia, então, na Espanha, uma alta cultura, grandiosa, admirável, brilhante e progressiva, que a escola alemã quis esbulhar!...

Preparada por essa sciência peninsular, estava-o a Junta dos Matemáticos.

Eram suas funções a construção de tábuas de declinação, a simplificação dos aparelhos náuticos determinantes da orientação e ensinamento do seu melhor uso e aproveitamento.

Um dos maiores auxiliares da obra dos portugueses e da Junta, foi o judeu Abraão Samuel Zacuto, espanhol de nascimento e suposto professor em Salamanca, sua terra.

É de notar que, havendo no nosso país uma certa animosidade contra os judeus, fôssem êstes alguns dos mais importantes preparadores do espírito scientífico dos portugueses. É que D. João II soube aproveitar-lhes o talento scientífico e o espírito utilitário, e isto revela-se na maneira como o célebre e notável Zacuto foi por êle recebido, quando expulso de Espanha.

Êste judeu salmantino deixou-nos um *Almanacke Perpetuum* que, com muita felicidade, se aplica à nautica; um *Juizo do Eclipse* e um *Tratado de las influencias del cielo* com copiosos elementos para se avaliar a grande cultura astronómica peninsular de então. As tábuas de declinação que, por ordem de D. João II, Zacuto confeccionou, vieram alargar, consideravelmente, o conhecimento da astronomia náutica.

Os aparelhos usados pelos navegadores portugueses, eram, além da bússula ou agulha de marear, o quadrante, as tavoletas, a balestilha e o astrolábio.

O quadrante, introduzido na Europa Ocidental

pelos árabes, era conhecido entre nós no fim do século XIII. Usava-se para a resolução do cálculo da altura dos astros e da hora do dia, pela medida da altura do sol. Porisso, foi muito usado pelos portugueses, antes do emprego do astrolábio, sendo simplificado o mais possível, e servindo para a determinação das latitudes.

Diogo Gomes, quando foi à Guiné, em 1462, levou o quadrante; e Fernão de Magalhães não o esqueceu.

As tavoletas ou kamal, que podem considerar-se uma balestilha portátil, teem o mesmo uso desta, embora menos correctamente.

A balestilha, inventada aí por 1344 pelo judeu catalão Levi ben Gerson, servia para medir as distâncias angulares de dois astros ou dois pontos, a altura de astros ou objectos inacessíveis, e para determinação de longitudes pelo processo das distâncias lunares. A longitude, a bordo, determinava se tomando a altura dum astro antes e depois da sua passagem pelo meridiano. No *Tratado em defensam da carta de marear* de Pedro Nunes — outro judeu — dá-se a balestilha como estando em uso nas navegações portuguesas, para determinação da latitude terrestre pela medida da altura meridiana do sol e das estrêlas. Mas maior uso se fez sempre do astrolábio, instrumento mais correcto.

O astrolábio, também chamado astrolábio plano, tinha vários usos que não interessavam à navegação. Porisso, os nossos pilotos aperfeiçoam-no, modificam-no, simplificam-no, quási que inventam outro astrolábio. É o astrolábio náutico, com que mediam a altura do polo acima do horizonte, a meridiana ao sol, as alturas dos astros, para determinação das latitudes.

Grandes serviços nos prestou: em 1481 Diogo de Azambuja emprega-o; Bartolomeu Dias, usa-o; Vasco da Gama e Pedro Alvares Cabral servem-se dele; Colombo conheceu-o.

Embora Humboldt diga ter sido introduzido em Portugal por Martim da Boémia, o Dr. Luciano Pereira da Silva afirma que o seu conhecimento nos foi dado pelos árabes, e que era conhecido na Península séculos antes da vinda do nuremburguês.

Com esta preparação scientífica fácil era aos portugueses orientarem-se no mar.

As navegações não foram feitas ao acaso, nem, tão pouco, à vista de terra.

Os nossos mareantes podiam aventurar-se no mar até perderem de vista as altas cumieiras, que sabiam orientar-se e determinar com bastante rigor a sua posição. Porisso, as suas cartas, não devem tomar-se como obras de fantasia, mas como realidades.

Tinham, sequer, medo ao mar tenebroso?

Mas a opinião do navegador Gil Eanes a seu respeito: *invenções dos poltrões para amedrontar crianças*, mostra-nos uma *elite* desdenhosa dêsses terrores tão temidos.

Os portugueses, portanto, aliavam à sua capacidade técnica um espírito desempoeirado e incrédulo para tais fantasmagorias.

Não eram os aventureiros do mar: eram os técnicos da navegação oceânica.

IV — O plano Joanino

Verdadeiro continuador da obra de D. Henrique, o Príncipe Perfeito organisa, genialmente, o seu plano da obra de descobrimentos; mas o maquiavelismo do seu espírito leva-o a crear a época do segrêdo quanto às navegações.

Em que consistia o seu plano?

Sabêmo-lo hoje, pelo modo como o pretendeu realizar.

O seu fito era atingir a Índia. A maneira de o

conseguir, foi, indubitavelmente, estudada metódica e e sistemáticamente.

Havia quatro caminhos para a Índia.

O de Oeste: caminhar para o Ocidente até encontrar a ilha de Cipango e o Catai de Marco Polo, que correspondem ao Japão e à China. Daí se chegaria ao reino do Prestes João.

O de Nordeste: contornar as costas setentrionais da Europa e da Ásia, e tornear o continente até chegar à India pelo próprio Atlântico.

A travessia da África: o estabelecimento de estradas comerciais que facilitassem as comunicações da costa ocidental com a oriental, e desviassem dos mares Vermelho e Mediterrâneo o comércio das especiarias.

O de Sueste: continuar o reconhecimento da costa africana, dobrar a sua extremidade sul, o cabo que tão boas esperanças dava, e atingir a Índia sulcando o Oceano Índico.

Tal era o plano.

V — O caminho de Oeste

Quanto ao primeiro caminho, é incontestável que foi seguido.

Aí por volta de 1471, D. João II fundou a escola prática de navegação dos mares austrais, sôbre a qual nos faltam ainda muitos elementos.

Com ela, de-certo, se relacionariam as expedições de pesca de bacalhau, nos mares da Inglaterra, e as relações havidas com os navegadores escandinavos, relações que mais parecem trocas de serviços.

Em 1471 é que o Príncipe Perfeito, como *ministro* do Pai, começou a governar o reino; e com êle se devem relacionar as descobertas de terras americanas de 1472 por João Vaz Côrte Real e as tentativas para

Oeste, de Fernão Teles, que ia em demanda das ilhas que D. Afonso v lhe doara em 1474.

Toscanelli, escrevendo em 1474 ao monarca português, aconselha-o a navegar para o Poente, dizendo-lhe ser «brevíssimo caminho que ha daqui às Índias onde nascem as especiarias, e que eu tenho por mais curto que o que fazeis à Guiné.»

Um tal Antonio Leme, casado na ilha da Madeira, contava a Colombo que tendo uma vez corrido com a a sua caravela bom espaço ao Poente tinha visto três ilhas cêrca de onde andava.

O piloto Vicente Dias, de Tavira, vindo da Guiné, deixou o Levante por alturas da ilha da Madeira, e tomando para o Poente, pareceu-lhe ver uma ilha; com licença régia e uma nau armada pelo mercador genovês Lucas de Cacena, foi reconhecer a ilha.

Em 1484, Fernão Domingues do Arco, morador na ilha da Madeira, pediu e obteve doação duma ilha que via, anualmente, para o Poente, ilha que foi vista por gente dos Açores.

Em 1486, Afonso Sanches, acossado pelos temporais, arribou a uma ilha ao Poente; e no regresso à Madeira, contou o facto a Colombo e a mais gente.

Em 1487, Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito, vão procurar uma grande ilha ou ilhas, ou terra firme para oeste. Levavam mercê de toda a justiça, com alçada de poderem enforcar, matar e aplicar demais penas, alçada concedida por D. João II, o rei centralizador dos serviços públicos, nomeadamente os da justiça, nas suas mãos. Parece que nesta viagem seguiu Martim da Boémia.

Gaspar Gonçalves Machado, da ilha Terceira dos Açores, talvez aconselhado por Martim da Boémia, foi, entre 1486 e 1490, procurar uma ilha ao Noroeste dos Açores.

Em 1490, um tal João Ramalho, aproou a uma das

terras do Sul, talvez ao local onde hoje é S. Paulo, no Brasil.

Em 1491, Martim Homem descobre a ilha dos Bacalhaus, ou Terra Nova.

Em 1492, antes da viagem de Colombo, Pedro de Barcelos e João Fernandes Lavrador, descobrem a terra do Lavrador, reconhecida, como se disse, em 1472.

E antes de 1496, provávelmente ainda em vida de D. João II, João Coelho saiu em descoberta de novas terras para ocidente, dando com elas na parte sul.

Como se vê, há uma persistente marcha para Oeste, feita, todavia, em grande segrêdo. E para êsse lado o que se encontrava? Ilhas e mais ilhas, sem aparecerem os indícios da civilização de explendor de Cipango, Catai e Índia.

Seriam estas ilhas arquipélagos isolados, como os dos Açores e da Madeira, situados no meio do Atlântico, e afastados ainda, e bastante, do ambicionado continente?

De certo que sim. E bem se pensava supondo essas ilhas muito afastadas da Índia: é que se sabia que a Terra era maior do que se dizia.

Porisso, D. João II desinteressa-se dêste caminho, e volta as suas atenções para os outros.

Em virtude do exposto, e sabendo que, em 1436 e 1448, André Bianco regista o Brasil, *ilha autêntica*, a 1.500 milhas; e que, desde 1350 aparecem indicadas nas cartas várias ilhas, como considerar essas terras, nomeadamente o Brasil, registado por Bianco no mesmo paralelo e no mesmo meridiano da terra que, em 1500, Pedro Alvares Cabral iria descobrir?

Ilhotas que a erosão marinha faz desaparecer entre 50 e 100 anos, como o pretende o almirante francês Fleuriot de Langle?

Creio bem que não. Nem a carta batimétrica do Atlântico nos permite essa suposição, porquanto,

perto do Brasil, não há relevos submarinos que possam dar margem à defesa daquela hipótese.

Eram ilhas já conhecidas dos navegadores e cartógrafos.

Por outro lado, é perfeitamente explicável a atitude de D. João II para com Colombo: para que aproveitar a oferta do genro de Bartolomeu Perestrelo, se o rei sabia também e tão bem, ou melhor ainda, o que havia para Oeste? Se o próprio monarca lhe afirmou que ao Sul do Atlântico havia terra firme, e lhe mostrou os materiais que a corrente do Golfo trouxera aos Açores!... E se os prováveis conhecimentos de Colombo sôbre a existência de terras ao Ocidente, os colhera na papelada seu sogro e nas conversas como mareantes que tinham ido ao Poente!...

Tudo quanto Colombo sabia, devia-o aos portugueses.

Daí o aparecimento da necessidade do tratado de Tordesilhas (1493-94) revogando as bulas dos Papas Eugenio IV, de 1445 e 1449; Nicolau V, de 1450 e 1455; Calixto III, de 1456 e Sixto IV, que concediam aos portugueses o direito e posse aos terrenos descobertos ao Ocidente de África.

Aquele tratado veio repartir com a Espanha os direitos de Portugal: os descobrimentos realizados no hemisfério a Oriente dum meridiano que passava a 370 léguas a Oeste de Cabo-Verde, eram dos portugueses; os restantes, dos espanhóis. Note-se que o meridiano divisório passava, primitivamente, a 100 léguas do arquipélago; e se D. João II pediu o seu alargamento, foi porque ao seu espírito surgiu essa urgente necessidade. Sabia o monarca que o que ganhasse a Ocidente, o perdia a Oriente.

De resto, essas 370 léguas, davam azo a muitas interpretações. A Oeste de que ilhas? De-certo, da mais ocidental. E léguas terrestres ou marítimas? Eram diferentes os seus tamanhos e a linha, portanto,

devia oscilar bastante; as conveniências políticas de D. João II assim o exigiam.

Esta atitude, explicam-na pela necessidade de espaço para as zig-zagueantes navegações, e a possibilidade de encontrar ilhas que servissem de base às expedições, o que era conveniente.

Discordo de tal interpretação: Os portugueses sabiam que o tamanho da Terra era maior do que se supunha e que a Índia estava também mais longe pelo Ocidente.

Pedindo aquele alargamento, e tendo em vista as verdadeiras dimensões da Terra, os portugueses abrangiam no seu hemisféro, não só o Brasil, como a Índia e mais além, mesmo. Navegando para o Poente, os espanhóis tardiamente chegariam à Índia; quando lá chegassem, já lá estavam os portugueses. Os espanhóis ficariam com uns arquipélagos dispersos e mesquinhos, porque o melhor era nosso.

Esta é que deve ser a verdade.

É curioso notar que, em 1501, Pietro Pasqualigo escreve uma carta ao senado de Veneza, dizendo crerem os portugueses que as terras de Noroeste, onde chegara Gaspar Côrte-Real, estavam ligadas com as Antilhas e com a Terra dos Papagaios.

Só um conhecimente exacto das terras americanas — que Colombo supunha serem as Índias — é que permitia supô-las uma barreira, não admitindo a existência de um canal ou passagem que os espanhóis ainda em 1524 procuravam.

Pois a êste conhecimento concreto da existência duma barreira de terra firme entre o Canadá e o Brasil — que se sabia não serem ainda os extremos — chama Humboldt — advinhação!

VI — A passagem de Nordeste

Já em 1419 ou 1420 se sabia na Península que as dimensões da Terra eram superiores ao que se dizia no estrangeiro.

Portanto, se o caminho do Ocidente era longo, outro caminho mais curto para a Índia, era conveniente encontrá-lo.

Seria mais rápido tornear a Europa e a Ásia, pelo norte e pelo levante e atingir a Índia por essa via — assim suporia D. João II, ignorando não só o desenvolvimento das costas setentrionais e orientais da Eurásia, mas ainda os perigos do polo.

E D. João II, que não deixou de experimentar todos os recursos para atingir a Índia, resolveu tentá-lo, encarregando Martim Lopes do comando da expedição, que se realizou em 1487.

Martim Lopes, médico, legista, astrónomo, quási que uma enciclopédia viva, empreendeu a passagem de Nordeste, chegando a alcançar a Nova-Zembla. Mas as vicissitudes da viagem, o impedimento natural que os gelos árticos constituiam, obrigaram-no a desistir, regressando a Portugal onde D. João II teve conhecimento da infructífera tentativa que muito contribuiu para que se procurasse alcançar o caminho do Cabo da Boa Esperança.

VII — A travessia da África

Para conseguir vencer êste caminho o Príncipe Perfeito tinha duas soluções: atingir a Etiópia ou pela via do deserto, ou pela floresta equatorial.

A travessia ou penetração da África já haviam sido tentadas em vida do Infante D. Henrique.

Em 1435, Heitor Homem e Diogo Lopes de Almeida

aventuram-se algumas léguas para o sertão da baía dos Ruivos, não conseguindo, porém, entrar em contacto com o gentio.

Em 1440 Antão Gonçalves e Nuno Tristão trazem indicações sôbre o comércio no interior da África, comércio exercido entre Tombuctu e Aden por intermédio de grandes caravanas. Porisso, o regente D. Pedro, duque de Coimbra, envia Fernão Lopes de Azevedo, como embaixador ao Papa Martinho v, a solicitar do chefe da cristandade o reconhecimento da soberania portuguesa em toda a terra, que daquelas partes, à Índia, fôsse descoberta no futuro. Por essa época, Fernão Afonso e o escandinavo Wallarte exploram, durante seis meses, como negociantes, o interior das terras africanas.

Em 1445, João Fernandes, companheiro de Antão Gonçalves, avança pelo interior até Tagaza, no país dos tuaregs, onde se demora sete anos.

Em 1455 Cadamosto e os irmãos António, Rafael, e Bartolomeu de Nola, italianos ao serviço do Infante, subiram o rio Gâmbia.

D. João II, não desejando apenas o comércio com o interior, mas com a contra-costa, vai retomar, como bom continuador, as explorações henriquinas.

Pero de Évora, Gonçalo Eanes, Mem Rodrigues, Rodrigo Rebelo e Rodrigo Reinel, partem no ano de 1487, de Arguim para Tombuctu, a fim de atingirem a Etiópia pelo deserto.

Em 1491, com o mesmo fim, Rui de Sousa vai do Zaire a S. Salvador do Congo e Macoco, atravessando a floresta equatorial. E parece que do forte de S. Jorge da Mina, partiram, também atravez a floresta equatorial, tão nefasta aos europeus, alguns exploradores.

Todas estas expedições falham; D. João II desinteressa-se delas; mas os portugueses retomam-nas mais tarde.

VIII — O caminho do Cabo

Infrutíferas as tentativas de três caminhos, restava o quarto. Neste, residia o segrêdo das Índias. Porisso, D. João II lançou-se ao trabalho, denodadamente.

Tornear a África, atingir a Índia, era o plano mais geralmente adoptado, já porque a vista de terra facilitava bastante as navegações, já porque os obstáculos — e um deles seria a distância — eram menores, já porque se podia fazer um comércio seguro com os africanos.

Para proteger êsse comércio e servir de base de navegação, o monarca manda, em 1481, fundar o forte de S. Jorge da Mina, por Diogo de Azambuja.

Em 1484, Diogo Cão descobre o rio Zaire e o reino do Congo; em 1485, sobe êste rio, colocando padrões no Cabo Negro e Serra Parda, desce-o e alcança, na costa, ao sul, o cabo Frio.

Em 1486, João Afonso de Aveiro, chega ao reino de Benim, no Golfo da Guiné.

Estreitava-se a África: o cabo que dava tão boas esperanças, avizinhava-se.

Mas o que havia na contra-costa?

D. João II resolve mandar explorar a costa oriental; para essa exploração, partem os judeus, Afonso de Paiva e João Peres, ou Pero da Covilhã, no dia 7 de Maio de 1487, o mesmo ano em que partem, com direitos de alta e baixa justiça, Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito para o Ocidente, a caravana portuguesa de Arguim para Tombuctu, e a expedição náutica de Martim Lopes para o Nordeste.

Os dois exploradores vão a Nápoles onde embarcam para a Alexandria. Daí, atingem Aden, local de separação. Afonso de Paiva segue para a Etiópia à procura do reino do Prestes João.

Pero da Covilhã vai até à costa do Malabar, visita

Calicut, Goa e Ormuz, sendo, portanto, o primeiro português que chegou àquelas regiões: daí, atinge a África Oriental, que percorre até Sofala.

De Sofala, informado largamente, sobe ao Cairo, onde se encontra com os judeus Abraão de Beja e José de Lamego, portadores de instruções do monarca e que recebendo o relatório de Pero da Covilhã, o trouxeram ao reino.

Nesse relatório diz-se que se deve prosseguir a descoberta da África. Dobrada a sua ponta meridional, entra-se no Oceano Índico; atingia-se Sofala ou a ilha da Lua (Madagascar); e daí a Calicut, era só içar as velas.

Separando-se dos emissários, e cumprindo as instruções do rei, Pero da Covilhã sái do Cairo e atinge a Abissinia, onde parece ter morrido depois de 1515.

Afonso de Paiva, êsse morrera no Cairo.

Pela costa Ocidental, Bartolomeu Dias continua a exploração para o Sul; atinge, em 1488 o Rio do Infante, já no Oceano Índico; mas por um pavor inexplicável dos marinheiros, recúa e reconhece então que dobrara o ambicionado cabo, que denomina de Tormentório ou das Tormentas.

Em Portugal diferentemente o baptisaria D. João II.

Como piloto de Bartolomeu Dias, ia o judeu Pero de Alenquer.

Regressando Bartolomeu Dias, começa D. João II a preparar a expedição à Índia: estava encontrando o melhor caminho.

Plano elaborado, caminho conhecido, navios quási prontos, o Príncipe Perfeito:

> ...por haver fama sempiterna
> Mais do que tentar pode homem terreno,
> Tentou, que foi buscar da rosa aurora
> Os términos...

como diz Camões.

Infelizmente, não os logrou buscar: a morte não lho permitiu.

IX — Conclusões

O que nos deixa o Príncipe Perfeito?

Muito: Deixa uma obra grandiosa.

O caminho marítimo para a Índia quási descoberto.

O Brasil reconhecido pelas 370 léguas do tratado de Tordesilhas.

Algumas terras da América também reconhecidas.

As primeiras tentativas de travessia transafricana.

A primeira tentativa da passagem de Nordeste que David Melgueiros, em 1660 realizaria em excepcionais condições.

Explorações metódicas na Índia e na Abissínia.

Lembrêmo-nos mesmo que a nossa mais rica e mais florescente colónia — Angola — foi descoberta no reinado de D. João II.

O Príncipe Perfeito, mercê da sua política colonial, deve ser «proclamado como a alma das grandes emprêsas e como o vulto mais notável do seu século».

«A importancia do comércio da Guiné e da Mina; as diligências leoninas para desenvolver o comércio africano e chegar a Tombuctu, a maior feira de oiro do mundo; a experiência assombrosa, adquirida pela escola prática de navegação dos mares austrais; a política colonial insondável do patriota; o Tratado de Tordesilhas, essa maravilhosa obra de Arte, de perspicácia e de previsão, que legara à nação o monopólio da Índia; a propria existência do Brasil de cujo conhecimento há claríssimos vestígios no célebre Tratado» — eis o que ha a notar na actividade colonial de D. João II.

Foi, incontestavelmente, o período aureo dos descobrimentos, mormente se notarmos que D. João II já

governava antes de ser rei, devendo-se a êle a acção marítima exercida durante o reinado de D. Afonso v.

Com D. João II atingiu-se o auge dos descobrimentos. E tenho a impressão que seria outra a linha seguida se vivesse mais uns lustros: Em vez da linha descendente da decadência, uma linha ascendente, de grandeza, recta, dura, como duro era o espírito de D. João II.

Porque D. João II tinha uma dedicação sem limites pela prosperidade nacional.

OS DESCOBRIMENTOS
NO
REINADO
DE
D. JOÃO II
1481-1495

Conferência realizada na Universidade Livre de Coimbra, em 28 de Novembro de 1928, por Fernando Falcão Machado, aluno da Faculdade de Letras.

COIMBRA
1929